

<b>STELLUNGNAHME zur Anfrage</b> Stadtrat Friedemann Kalmbach (GfK)  vom: 17.10.2012 eingegangen: 18.10.2012	Gremium:  Termin: Vorlage Nr.: TOP:  Verantwortlich:	<b>40. Plenarsitzung Gemeinderat</b>  <b>20.11.2012</b> <b>1267</b> <b>32</b> <b>öffentlich</b> <b>Dez. 6</b>
<b>Signalisierung der B 10 von der Rheinbrücke bis zur Abfahrt Mühlburg/Honsellstraße</b>		

**1. Wurde von der Stadtverwaltung eingehend geprüft, ob eine Dreispurigkeit für die jeweilige Hauptverkehrsrichtung möglich ist, und wie lauten die Ergebnisse?**

Grundsätzlich ist zu beachten, dass der betroffene Abschnitt der B10 (von Rheinbrücke bis zur Abfahrt Mühlburg/Honsellbrücke) in der Baulast des Bundes bzw. in der Auftragsverwaltung des Regierungspräsidiums Karlsruhe liegt.

Die in der Anfrage vorgeschlagene Lösung der Signalisierung einer Dreistreifigkeit für die jeweilige Hauptverkehrsrichtung mit Wechsel der Fahrstreifenanzahl im Verhältnis 3:1 oder 1:3 wurde vom Regierungspräsidium Karlsruhe für die Brücke geprüft. Die Ergebnisse sind auf der Internetseite des MVI Baden Württemberg (Länderübergreifende Arbeitsgruppe „Leistungsfähige Rheinquerung Karlsruhe/Wörth“ bei Kap. 2 veröffentlicht unter <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/108761/>. Aus folgenden Gründen ist eine Umsetzung nicht möglich:

- Die Fahrbahnbreite von 11,25 m auf der Brücke ist nicht ausreichend. Eine wechselnde Fahrstreifenaufteilung erfordert die Markierung von doppelten, unterbrochenen Leitlinien und eine Mindestfahrstreifenbreite von 3,1 m für alle Fahrstreifen. Die Fahrbahn müsste demnach 12,90 m breit sein, um ein Wechselwegweisungssystem einrichten zu können.
- Es ist zu erwarten, dass die in Gegenrichtung einstreifige Führung nicht ausreichend leistungsfähig ist und es zu Stauerscheinungen kommt.
- Bei autobahnähnlichen (planfreien) Straßen sind die Richtungsfahrbahnen mit einem Mittelstreifen zu trennen. Eine Mitteltrennung der gegenläufigen Fahrstreifen ist dann nicht mehr möglich.

Zusätzlich gibt es Untersuchungen zur einer dauerhaft 3-streifige-Führung stadteinwärts<sup>1</sup>:

- Die Stadt Karlsruhe hat 2006 ein Gutachten zur Öffnung des Knielinger Pförtners an das Büro Köhler-Leutwein beauftragt. Darin wurde geprüft, ob die 3-Streifigkeit des Abschnitts stadteinwärts bis zur Abfahrt Knielingen durch Ummarkieren möglich ist. Ergebnis war, dass ein reines Ummarkieren nicht ausreicht und bauliche Eingriffe nötig wären. Auch mit baulichen Eingriffen ist eine 3-Streifigkeit aber aus Sicherheitsgründen abzulehnen, da zu kurze Verflechtungsstreifen zur Verfügung ständen. (Das Gutachten wurde letztmals im Planungsausschuss am 31. März 2011 vorgestellt und ist auf der MVI-Interseite veröffentlicht unter <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/104112/> bzw. unter <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/108761/>)

---

<sup>1</sup> Stadtauswärts liegt eine 3-Streifigkeit bereits vor.

- Vom Regierungspräsidium Karlsruhe wurde dieses Jahr eine vertiefende Verkehrssimulation zur Öffnung des Knielinger Pförtners an das Ing.büro GEVAS beauftragt. Die Ergebnisse der Simulation wurden im Oktober 2012 auf der Internetseite des MVI veröffentlicht unter <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/108761/> . Als Ergebnis lässt sich zusammenfassen, dass mit Öffnung des Knielinger Pförtners mehr Verkehr in der Morgenspitze auf Karlsruhe zufließt. Dieser Mehrverkehr strömt auf die hoch belasteten Ausfahrten Knielingen und Honsellstraße/Rheinhafen bzw. das nachfolgende städtische Straßennetz zu, welche aber diesen Mehrverkehr nicht aufnehmen können. Daher würde sich der Verkehr an den Ausfahrten z. T. bis auf die Südtangente zurück stauen. Durch die Öffnung des Knielinger Pförtners wird das Gesamtsystem also nicht leistungsfähiger, weist dann an anderen Stellen Rückstaus auf und ist außerdem hinsichtlich der Verkehrssicherheit äußerst problematisch einzustufen.

**2. Sind der Stadtverwaltung ähnliche Verkehrslösungen in Deutschland und international bekannt? Wo könnte man sich an einem Vorbild orientieren?**

Der Vorschlag der Signalisierung der 3-Streifigkeit für die jeweilige Hauptverkehrsrichtung (wechselnde Spuraufteilung) wird in anderen Städten bei autobahnähnlichen (planfreien) Straßen zeitweilig der Standstreifen als zusätzlicher Fahrstreifen angeboten. Dies ist aber immer mit einem erhöhten Sicherheitsrisiko verbunden. Beispiele hierfür gibt es auf Zufahrtsautobahnen in München, Frankfurt oder Hannover.

**3. Welche Lösung sieht die Stadtverwaltung, die Stauproblematik zu beseitigen, und welche langfristige Perspektive hat sie, um diese Situation zur Zufriedenheit der Autofahrer zu ändern?**

Um langfristig ein leistungsfähiges Straßennetz im Karlsruher Westen zu sichern, sieht die Stadtverwaltung die 2. Rheinbrücke mit Weiterführung an die B36 als Lösung an.